

El tramvia acabarà amb la saturació de busos entre Macià i passeig de Gràcia

1. • Per al transport públic la Diagonal és l'única via que uneix la zona alta i els barris del costat est
2. • BCN inicia el procés participatiu que donarà d'aquí 15 mesos un projecte de reforma de l'avinguda



Vista aèria del tram central de la Diagonal, fa dues setmanes. Foto: XAVIER JUBIERRE

XABIER BARRENA
BARCELONA

La Diagonal, malgrat les seves dimensions metropolitanes --11 quilòmetres de longitud--, exerceix una funció de vertebració municipal. És a dir, és el nexa entre els diferents barris de la ciutat. I és que la via és el camí més directe entre els barris de la zona alta i l'Eixample i el 22@. Això repercuteix en un trànsit dens entre Francesc Macià i el passeig de Gràcia. Un trànsit que componen els vehicles particulars, sí, però també, i en bon nombre, les línies d'autobusos que s'ajunten en aquest tram. La saturació arriba fins a un punt --70 autobusos a l'hora, un cada 50 segons-- que repercuteix en la velocitat comercial del mateix transport públic. La posada en marxa del tramvia, en el context de la *nova* Diagonal permetrà racionalitzar el servei de bus i millorar les prestacions del conjunt del transport públic.

El d'ahir passarà a la història com el dia que es va donar el tret de sortida al procés de participació ciutadana en el pla de reforma de la Diagonal que ha d'acabar, d'aquí uns 15 mesos, amb un projecte concret de nova avinguda. Aquest llarg període culminarà el mes d'abril del 2010 amb una consulta de sis dies oberta a tots els censats de més de 16 anys (1.100.000) sobre dues propostes que està elaborant, paral·lelament, una oficina tècnica gestionada per Urbanisme. L'acte d'ahir va ser més modest. Un conjunt de xerrades d'experts per posar en antecedents els ciutadans --aproximadament 70-- que es van voler acostar fins a la Casa Àsia, l'antic palau del Baró de Quadras.

TRAMES URBANES

La xerrada del director de Mobilitat de l'ajuntament, Àngel López, va ser la que més punts va aclarir als assistents. Didàctic i sense abandonar ni les dades ni el més elemental sentit comú va detallar que les trames urbanes de Sant Gervasi i Gràcia (*per sobre* de la Diagonal) impediéssin als autobusos altres rutes que no fossin el pas per la Diagonal. Aquest no és el problema, per exemple, dels vehicles que accedeixen al municipi des d'altres parts de la ciutat metropolitana, ja que tant si era per les rondes, pel cinturó o per les vies ràpides de l'Eixample aconseguien esquivar el coll d'ampolla de Francesc Macià.

L'audiència va assistir interessada a les explicacions dels ponents i només al final, després de quatre hores d'*adoctrinament*, va sorgir alguna veu discrepant amb l'ajuntament: "No sé per què voleu tanta participació, també haviem de fer un referèndum per saber si volíem tramvia en aquesta part de la Diagonal i, apa, ara ja és un fet", va etzibar una venerable espectadora. No gaire lluny d'aquesta ciutadana, un home va advocar per la conveniència de construir un metro o un tramvia soterrat. De fet, el soterrament va ser l'única opció per al tramvia que durant més d'una dècada va veure acceptable el PSC per a l'avinguda.

El cap de l'oficina tècnica de la Diagonal, l'arquitecte Jordi Castelló --del planter de Barcelona Regional, la *fàbrica* de projectes de futur de la ciutat--, va explicar que el subsòl de l'avinguda, entre línies de metro, de tren i fins i tot algun refugi antiaeri de l'època de la guerra del 36, està embolicat fins a 15 metres per sota de l'asfalt. Per sota d'aquesta cota només hi ha prevista la construcció del túnel de l'AVE que unirà Sants i la Sagrera. "Perquè el tramvia arribés a aquesta cota menys 15 seria necessari obrir una *trinxera* a la plaça de Francesc Macià que arribaria fins a passat l'encreuament de la Diagonal amb el carrer de Villarroel", van explicar els representants municipals.